LE DROIT DE LA MER ET LA PROTECTION DES ZONES LITTORALES CONTRE LES CONSEQUENCES DE NAUFRAGES

1 LE NOUVEAU DROIT DE LA MER

Après avoir rappelé brièvement l'histoire du droit de la mer, on examinera le statut juridique des différents espaces maritimes, puis les problèmes posés par leur délimitation avant de dresser en conclusion le bilan de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (dite **convention de Montego Bay**).

1.1 Rappel historique

A/ On rappellera tout d'abord qu'au regard du droit international, les espaces maritimes sont constitués par les **étendues d'eau salée, en communication libre et naturelle**. Ceci exclut les eaux douces et les mers intérieures (comme la Mer morte, la Mer d'Aral ou la Mer Caspienne même si celle-ci est bordée par plusieurs Etats riverains).

B/ Le droit de la mer constitue une des branches les plus anciennes du droit international public. Le juriste néerlandais **Grotius**, qui vivait au XVIIème siècle, avait été le premier à mettre en exergue le principe de la liberté des mers, à l'exception d'une étroite bande côtière soumise à la compétence de l'Etat riverain. Les règles concernant le droit de la mer ont été pendant longtemps largement coutumières. Les travaux de la commission du droit international devaient néanmoins déboucher en **1958** sur l'adoption à Genève, lors de la première conférence sur le droit de la mer, de **quatre conventions** portant respectivement sur la mer territoriale et la zone contiguë, le plateau continental, la pêche et la conservation des ressources biologiques, la haute mer. Une seconde conférence devait se tenir à

Genève en 1960 pour tenter de régler la question de la largeur de la mer territoriale, qui n'avait pas été tranchée en 1958, mais l'exercice échoua.

C/ Très vite bon nombre des règles posées par ces textes allaient être remises en cause, notamment sous la pression des pays en développement soucieux d'éviter que la liberté des mers ne débouche sur une exploitation intensive des ressources marines au seul profit des pays industrialisés. Le mouvement avait d'ailleurs été amorcé dès la fin de la seconde guerre mondiale par les Etats-Unis (avec la **proclamation du président Truman** du 28 septembre 1945 sur les ressources du plateau continental) puis, quelques années plus tard, par certains **pays latino-américains** (notamment le Pérou, le Chili, l'Equateur), qui proclamèrent leur souveraineté ou des droits souverains sur des espaces maritimes s'étendant jusqu'à **200 milles marins** (soit 370 kilomètres dans la mesure où un mille marin représente 1,850 km) de leurs côtes (le chiffre de 200 milles n'avait d'ailleurs pas été choisi au hasard puisqu'il permettait d'englober le **courant de Humboldt** dans l'Océan Pacifique, dont les eaux froides sont particulièrement poissonneuses). Cette tendance devait s'amplifier dans les années 60 et 70. **La mer était désormais moins perçue comme une voie de communication internationale que comme une source de richesses fragiles et épuisables**. A une vision libérale allait succéder une vision patrimoniale ; à un droit du mouvement, un droit de l'emprise. **Trois facteurs devaient se conjuguer pour déboucher sur une appropriation toujours plus étendue des espaces maritimes** : tout d'abord des **impératifs d'ordre économique** mis en avant par les pays du Tiers-Monde, désireux à la fois d'assurer la conservation des **ressources halieutiques** au large de leurs côtes, surtout face à l'industrialisation des méthodes de pêche qui permettait de pêcher davantage, plus longtemps et plus loin, et d'exercer un droit de regard sur l'exploitation future des richesses minières des grands fonds marins (en particulier des fameux **nodules polymétalliques**, concrétions riches en nickel, cobalt, cuivre et manganèse) ; ensuite des considérations, qui n'étaient d'ailleurs pas propres aux pays du Tiers-Monde, liées aux **incidences néfastes sur la protection du milieu marin que le progrès technique pouvait entraîner** (risque de pollution massive par les hydrocarbures du fait de l'accroissement des capacités de transport et de la prolifération des installations off-shore, comme

devaient l'illustrer de manière spectaculaire plusieurs « marées noires », par l'immersion de déchets industriels, radioactifs ou toxiques, etc...) ; enfin des **raisons d'ordre stratégique**, certains Etats étant soucieux d'étendre leurs eaux territoriales pour empêcher le survol de cette zone ou éloigner les navires de guerre et les sous-marins étrangers.

D/ Ce mouvement allait se traduire par plusieurs initiatives diplomatiques qui devaient déboucher sur une réforme en profondeur du droit de la mer : discours de l'ambassadeur de Malte, **M. Arvid Pardo**, à l'Assemblée générale de l'ONU en 1967 préconisant que les grands fonds marins internationaux soient exclus à la fois de l'appropriation nationale et de la libre utilisation ; adoption en 1970 par l'Assemblée générale de l'ONU, sans aucun vote contre, de la résolution 2749 (XXV) proclamant les grands fonds marins et leurs ressources « **patrimoine commun de l'humanité** » ; convocation par l'ONU de la troisième conférence sur le droit de la mer qui devait siéger de 1973 à 1982 et déboucher sur la signature le **10 décembre 1982**, à Montego Bay (Jamaïque) de la **convention sur le droit de la mer**, qui développait le droit international davantage qu'elle ne le codifiait. L'entrée en vigueur de cette convention, subordonnée à 60 ratifications, ne devait survenir que douze ans plus tard, en **novembre 1994**, après que les dispositions les plus novatrices mais aussi les plus contestées par les pays industrialisés de la partie XI, relative aux grands fonds marins, eurent été profondément amendées par l'accord du 29 juillet 1994 qui, sous couvert d'interprétation, révisait le texte initial en profondeur. Seul cet exercice devait permettre une adhésion vraiment universelle à la convention, que la France a ratifiée en 1996. La plupart des grands pays industrialisés ont également ratifié aujourd'hui cet instrument, à l'exception toutefois des Etats-Unis en raison d'un blocage politique au Sénat américain, ainsi que du Canada.

1.2 Le statut juridique des espaces maritimes

A partir du territoire terrestre, qui est au cœur même de la souveraineté de l'Etat (comme l'a énoncé la Cour internationale de Justice, « **la terre domine la mer** »), on observe une **dégradation progressive des compétences de l'Etat**

qui s'amenuisent au fur et à mesure qu'on s'éloigne de lui. Les espaces maritimes constituent donc toujours des **dépendances**, l'accessoire en quelque sorte, du territoire terrestre. Alors qu'il n'y a pas d'Etat sans territoire terrestre, il existe de nombreux Etats sans espace maritime. L'extension sans cesse croissante depuis une cinquantaine d'années des prérogatives de l'Etat côtier traduit bien cette prépondérance de la terre sur la mer.

On examinera tour à tour le statut des espaces maritimes adjacents aux côtes et des espaces maritimes internationaux.

1.2.1 Les espaces maritimes adjacents aux côtes

On distinguera ici deux types d'espaces : d'une part les espaces traditionnellement annexés au territoire terrestre, sur lesquels l'Etat côtier exerce sa souveraineté, et les espaces sur lesquels l'Etat côtier n'exerce que des droits souverains, à des fins principalement économiques.

A/ Les espaces traditionnellement annexés au territoire terrestre

- Les eaux intérieures : on vise ici non pas les eaux intérieures englobées dans l'espace terrestre (rivières, lacs, mers intérieures), mais les eaux intérieures maritimes, incluses entre le rivage et la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale. **La compétence de l'Etat riverain sur les eaux intérieures est plénière et exclusive car elles sont liées de façon intime au territoire terrestre**. L'accès à ces eaux est du seul ressort de l'Etat côtier, dont les lois et règlements sont pleinement applicables. Les eaux intérieures comprennent notamment les **ports**, les **havres**, les **rades** (lieux de mouillage à une certaine distance des côtes) et les **estuaires**. Les **navires privés** n'ont un droit de libre entrée dans les ports que sur la base d'une disposition conventionnelle (Cf. notamment la convention de Genève de 1923) et ils sont soumis à la compétence territoriale de l'Etat riverain. Ce dernier n'exercera néanmoins sa juridiction, notamment en matière pénale, que s'il est directement intéressé. L'Etat côtier peut en outre réglementer et même interdire l'accès des **navires de guerre** étrangers

dans ses ports. Ces navires sont également soumis à la législation de l'Etat côtier, mais ils bénéficient d'immunités de juridiction et d'exécution et ils ne peuvent faire l'objet d'actes de contrainte.

- La mer territoriale : elle désigne l'espace marin compris entre les eaux intérieures et la zone économique exclusive. Sa largeur, autrefois de 3 milles (ce qui correspondait approximativement à la portée du canon), a été portée aujourd'hui à **12 milles**. Cette règle a été consacrée par la convention de Montego Bay. La France avait étendu ses eaux territoriales de 3 à 12 milles dès 1971. Un point délicat consiste à déterminer la **ligne de base**, c'est-à-dire la ligne à partir de laquelle sont mesurées les eaux territoriales. Deux méthodes sont concevables : soit la **laisse de basse mer** le long de la côte, soit des **lignes de base droites**, lorsque la côte est profondément échancrée et découpée ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte (exemple de la **Norvège**). La France, pour sa part, retient la laisse de basse mer lorsque la côte est droite et rectiligne (par exemple dans le Golfe de Gascogne) ; en revanche, elle a, par un décret de 1967, tracé des lignes de base droites là où les côtes sont découpées (Bretagne, Normandie). La convention de Montego Bay ne donne aucune indication chiffrée sur la longueur des lignes de base droites ni sur leur distance par rapport à la côte, mais elle précise néanmoins que leur tracé ne doit pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte et que les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures. Par ailleurs, les lignes de base droites ne doivent pas être tirées vers ou depuis des **hauts fonds découvrant** (c'est-à-dire des élévations naturelles de terrain entourées par la mer, découvertes à marée basse et recouvertes à marée haute), à moins que des phares ou des installations similaires émergés en permanence n'y aient été construits. Enfin, une ligne de base droite peut être tracée de part et d'autre d'une **baie** à condition que la distance entre les points d'entrée naturels de celle-ci n'excède pas 24 milles marins ; les eaux se trouvant en deçà de cette ligne seront considérées comme eaux intérieures. Certaines baies, qualifiées de **baies historiques**, sont néanmoins considérées comme des eaux intérieures alors même que leur ouverture excède les 24 milles ; mais ceci ne peut résulter que d'un usage continu et incontesté par les Etats tiers et il doit généralement exister un lien intime entre la population riveraine

et les eaux limitrophes. Tel est le cas de la **baie d'Hudson** ; tel n'est certainement pas le cas du **Golfe de Syrte**, en dépit des revendications de la Libye.

Les eaux territoriales font indéniablement partie du territoire maritime de l'Etat côtier, qui y exerce sa **souveraineté**, aussi bien sur la nappe d'eau que sur le lit et le sous-sol de la mer ou encore sur l'espace aérien surjacent. L'Etat côtier y exerce en particulier des compétences exclusives en matière de pêche, de police et de douanes. Néanmoins, si la liberté de navigation est exclue, l'Etat côtier est tenu de respecter le **droit de passage inoffensif**. Ce droit permet à tous les navires étrangers, qu'il s'agisse de navires de commerce ou de navires de guerre, de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans faire escale, soit pour se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter. Le passage doit être **continu et rapide**. Il ne comprend l'arrêt et le mouillage que s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse. **Les sous-marins sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon.** Par ailleurs, **le passage ne doit pas porter atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'Etat côtier**, lequel peut prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher un passage qui n'est pas inoffensif. Enfin, l'Etat côtier peut **suspendre** temporairement l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, si cette mesure est indispensable pour assurer sa sécurité (par exemple procéder à des exercices d'armes) à condition qu'elle soit dûment publiée et qu'elle s'applique sans discrimination entre les navires étrangers. La France a ainsi procédé à une mesure de ce type en 1995 au large de l'atoll de Mururoa en Polynésie, lorsqu'elle a mené sa dernière campagne d'essais nucléaires souterrains.

On soulignera l'**absence d'un droit de passage inoffensif équivalent au profit des aéronefs dans l'espace aérien de l'Etat**, même si à la suite du tragique incident ayant entraîné la destruction par l'URSS d'un boeing 747 de Korean Airlines à proximité de l'île de Sakhaline le 1er septembre 1983, il a été introduit en 1984 un amendement à la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, en vertu duquel **chaque Etat doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol** et éviter de mettre en danger la vie des personnes à bord ainsi que la sécurité des aéronefs en cas d'interception. Les **libertés de l'air**, parmi lesquelles on distingue **deux**

libertés techniques (droit de survol et droit d'escale technique) et **trois libertés commerciales** ou droits de trafic (concernant le transport de passagers, de fret et de courrier) ne résultent que de textes conventionnels (dont certains comme la convention de Chicago de 1944 précitée ont été très largement ratifiés) et ne visent que les aéronefs civils. En d'autres termes, le survol du territoire d'un Etat par un aéronef militaire d'un autre Etat est toujours subordonné à l'accord de ce dernier.

- Les détroits internationaux : à partir du moment où la largeur de la mer territoriale était étendue de 3 à 12 milles, un certain nombre de détroits passaient sous la souveraineté des Etats côtiers, avec tous les dangers que cela impliquait pour la liberté de navigation puisque celle-ci n'existe pas dans les eaux territoriales. Aussi **la convention de Montego Bay a-t-elle dégagé un régime spécifique sur les détroits pour assurer la sauvegarde des intérêts stratégiques des grandes puissances maritimes**. Les détroits, à la différence des canaux, sont des voies naturelles constituant des portions de mer resserrées faisant communiquer deux mers. Leurs rives appartiennent tantôt au même Etat (exemple des détroits turcs du Bosphore et des Dardanelles) tantôt à deux Etats distincts (exemple du détroit du Pas-de-Calais ou de Gibraltar). La convention de 1982, sans remettre en cause le régime juridique des détroits où le passage est réglementé de longue date par des conventions ad hoc (c'est le cas des **détroits turcs** régis par la **convention de Montreux de 1936**), reconnaît un **droit de passage en transit sans entrave** à tous les navires et aéronefs dans les détroits servant à la navigation internationale, indépendamment de l'exercice par l'Etat riverain de sa souveraineté sur les eaux du détroit et sur l'espace aérien surjacent. Il y a **trois différences importantes** entre le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale et le droit de passage en transit sans entrave dans les détroits internationaux : le droit de passage en transit s'applique non seulement aux navires mais aussi aux aéronefs ; il permet aux sous-marins de naviguer selon leur mode normal de navigation, c'est-à-dire en plongée (ce qui était un point fondamental pour les grandes puissances maritimes) ; enfin, il ne peut être suspendu. On notera néanmoins que ce droit ne s'applique pas aux détroits formés par le territoire continental d'un Etat et une île appartenant à cet Etat lorsqu'il existe au large de celle-ci une route de haute mer de commodité comparable du point de vue de la navigation (exemple du détroit de Messine).

- Les eaux archipélagiques : il s'agit là d'un concept nouveau créé par la convention de Montego Bay. Les eaux archipélagiques bénéficient aux **Etats archipels**, c'est-à-dire aux Etats constitués entièrement par un ou plusieurs archipels et éventuellement d'autres îles. Il faut qu'il existe des rapports si étroits entre les îles et les eaux attenantes qu'elles forment intrinsèquement un tout géographique, économique et politique. Cette définition de l'Etat archipel bénéficie donc à des pays comme l'**Indonésie**, les **Philippines**, **Fidji**. En revanche, elle ne s'applique pas aux Etats dont une partie du territoire est continentale et une partie insulaire (**Grèce**). Les eaux archipélagiques sont délimitées par des lignes de base archipélagiques et incorporées dans le territoire de l'Etat qui y exerce sa souveraineté. **Les eaux archipélagiques sont localisées entre les eaux intérieures (qui sont en deçà) et les eaux territoriales (qui sont au-delà).** Les navires de tous les Etats jouissent néanmoins dans les eaux archipélagiques, soit du droit de passage inoffensif, soit du **droit de passage archipélagique** dans les routes qui servent normalement à la navigation internationale. Le régime du droit de passage archipélagique est comparable à celui du droit de passage en transit sans entrave dans les détroits internationaux. Afin d'éviter les abus, la convention de Montego Bay précise que le tracé des lignes de base archipélagiques ne doit pas s'écarter sensiblement du contour général de l'archipel, que le rapport de la superficie des eaux à celle des terres à l'intérieur du polygone archipélagique doit être compris entre 1 à 1 et 9 à 1 (ce qui est un obstacle pour certains micro-Etats du Pacifique composés d'une poussière d'îles ou d'îlots dispersés sur de très grandes surfaces) et enfin que la longueur des lignes de base ne doit pas dépasser 100 milles marins (3 % au maximum du nombre total de ces lignes pouvant néanmoins avoir une longueur maximale de 125 milles marins).

- La zone contiguë : il s'agit là d'un concept beaucoup plus ancien puisqu'il existait déjà dans la convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et qu'il trouve notamment son origine dans des lois américaines adoptées du temps de la Prohibition, au lendemain de la première guerre mondiale. D'une largeur maximale de **24 milles** au-delà des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale (donc de 12 milles au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale), elle permet à l'Etat côtier d'exercer les contrôles nécessaires en vue de

prévenir ou de réprimer les infractions aux lois nationales dans les domaines sanitaires, douanier, fiscal et d'immigration qui sont commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale. La convention de Montego Bay prévoit en outre que l'Etat côtier peut s'opposer à l'enlèvement des **objets archéologiques et historiques** situés dans cette zone, ce qui est bien entendu fort intéressant pour des pays comme la Grèce ou l'Italie. A la différence des autres espaces mentionnés ci-dessus, l'Etat côtier n'y exerce pas une pleine et entière souveraineté, mais seulement certaines compétences finalisées. C'est donc une sorte d'**espace-tampon** permettant à l'Etat côtier de protéger à distance la mer territoriale et le territoire terrestre.

B/ Les espaces sur lesquels l'Etat côtier exerce des droits souverains à des fins économiques

Il s'agit de la **zone économique exclusive** et du **plateau continental** qui sont l'une et l'autre des institutions récentes, dont l'apparition est liée à la présence de ressources très importantes dans les eaux et le fond des mers proches des côtes. Dans les deux cas, l'Etat côtier n'y exerce pas une entière souveraineté, à la différence de la mer territoriale, mais seulement des **droits souverains reconnus à des fins particulières**, principalement l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles.

- Le plateau continental : géographiquement, c'est la bordure immergée du littoral qui descend en pente douce sous la mer. Juridiquement, la notion a évolué car le plateau continental, depuis la convention de Montego Bay, n'est plus nécessairement le prolongement naturel du territoire. En effet, les définitions données du plateau continental par la convention de Genève de 1958 et la convention sur le droit de la mer de 1982 sont sensiblement différentes. La **convention de Genève** soulignait le caractère **adjacent** aux côtes et retenait un **double critère alternatif** : **bathymétrique** (jusqu'à une profondeur de 200 mètres) et **technique** (limite de l'exploitabilité). La convention de Montego Bay retient avant tout un critère de **distance** qui est forfaitaire : en effet, tous les Etats côtiers ont désormais **au minimum un plateau continental de 200 milles**

marins à partir des lignes de base mesurant la largeur de la mer territoriale, y compris lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas de plateau continental jusqu'à 200 milles au sens géographique du terme. En revanche, au-delà de 200 milles, **la morphologie des fonds marins reprend ses droits**. En effet, si le plateau continental naturel excède les 200 milles, il s'arrêtera au rebord externe de la marge continentale, avec cependant **deux limites maximales**, l'Etat riverain étant libre de choisir celle qui lui est le plus favorable : soit **350 milles** à partir des lignes de base, soit **100 milles** au-delà de l'isobathe de 2 500 mètres (c'est-à-dire la ligne reliant les points de 2 500 mètres de profondeur). La ligne extérieure du plateau continental ne peut néanmoins dépasser les 350 milles marins lorsqu'on est en présence de dorsales sous-marines. On le voit, **au-delà des 200 milles, la convention de 1982 combine les critères de profondeur et de distance**. Au total, la définition hybride et pour le moins passablement compliquée du plateau continental qui figure dans cette convention est le fruit d'un compromis délicat entre les Etats n'ayant pas de plateau continental au sens géographique et ceux en ayant un très vaste.

En revanche, en 1958 comme en 1982, le régime juridique du plateau continental ne vise que **la zone située au-delà de la mer territoriale** et ne porte que **sur les fonds marins et leur sous-sol**, **à l'exclusion des eaux surjacentes**. De même, les deux conventions reconnaissent à l'Etat côtier des **droits souverains relatifs à l'exploitation et l'exploration des ressources naturelles du plateau continental, qu'elles soient minérales ou biologiques**, à condition, dans ce dernier cas, que les organismes vivants appartiennent aux **espèces sédentaires**, c'est-à-dire soit immobiles sur le fond, soit incapables de se déplacer autrement qu'en restant constamment en contact avec le fond (cette précision avait donné lieu au début des années 60 à la « **guerre de la langouste** » entre la France et le Brésil, les deux pays étant en désaccord sur le point de savoir si ce crustacé était une espèce sédentaire ou non). Ceci signifie que nul ne peut entreprendre l'exploration ou l'exploitation des ressources du plateau sans le consentement exprès de l'Etat côtier. Enfin, en 1982 comme en 1958 il est précisé que **les droits côtiers sur le plateau continental sont indépendants de toute occupation effective ou fictive comme de toute proclamation expresse.** De même, dans les deux cas, la liberté pour tous les Etats de poser des câbles ou des

pipelines sur le plateau continental est préservée et le régime juridique du plateau ne préjuge en rien celui de la colonne d'eau surjacente ni de l'espace aérien.

La convention sur le droit de la mer crée une **Commission des limites du plateau continental**, composée de 21 experts, qui est chargée de donner des avis et d'adresser des recommandations aux Etats côtiers pour le tracé de leur plateau continental lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles (ce qui est ainsi le cas de la France en Mer d'Iroise, au large de la Guyane ou de la Nouvelle-Calédonie). Par ailleurs, l'Etat côtier devra verser une **contribution en espèces ou en nature** à l'Autorité internationale des fonds marins créée par la convention de Montego Bay au titre de l'exploitation des ressources minérales du plateau continental au-delà de 200 milles.

- La zone économique exclusive : ce concept, d'origine africaine, est beaucoup plus récent que le plateau continental puisqu'il remonte au début des années 70 et qu'il a été consacré par la convention de Montego Bay. Dès la fin des années 70, avant même que la convention ne fût adoptée, il revêtait déjà un caractère coutumier. La France a ainsi instauré une zone économique de 200 milles au large de ses côtes dès 1976 (à l'exception de la Méditerranée et de la Terre Adélie).

Il trouve son origine dans la volonté des Etats riverains de contrôler l'exploitation des ressources halieutiques situées au-delà des eaux territoriales. Le régime juridique instauré dans la zone économique exclusive, qui est d'une **largeur maximale de 200 milles marins** (soit 370 kilomètres) au-delà des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale (ce qui représente **188 milles** au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale) est tout à fait original. D'un côté, l'Etat côtier dispose de **droits souverains aux fins d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol**. Ceci signifie que, jusqu'à 200 milles, la zone économique exclusive va absorber le plateau continental (du moins lorsqu'elle est proclamée par l'Etat côtier, ce qui n'est pas partout le cas, notamment en Méditerranée). En outre, l'Etat côtier contrôle toute activité tendant à exploiter la zone à des fins économiques, comme la production d'énergie à partir de l'eau, des

courants et des vents. **L'Etat côtier exerce en outre sa juridiction sur tout ce qui touche à la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin**. En revanche, **les Etats tiers continuent à jouir dans la zone économique exclusive des libertés de navigation, de survol et de pose de câbles et pipelines sous-marins**. Il y a là un compromis fondamental entre les Etats côtiers et les puissances maritimes puisque ces dernières peuvent continuer à bénéficier dans la ZEE de certaines des libertés propres à la haute mer, même si de toute évidence la zone économique exclusive est un espace sui generis distinct de la haute mer.

C'est dans le domaine de la pêche que la convention de Montego Bay est la plus explicite sur les prérogatives de l'Etat côtier dans la ZEE : il appartient notamment à celui-ci de fixer le **volume admissible** des captures, de déterminer sa propre capacité d'exploitation des ressources halieutiques et, si elle est inférieure au total admissible des captures, d'autoriser d'autres Etats à exploiter le reliquat du volume admissible, moyennant la délivrance de licences et le paiement de droits. Il va de soi que les navires de ces Etats devront se conformer aux réglementations de pêche édictées par l'Etat côtier et que ce dernier pourra prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection et la saisie, contre des navires en infraction. Les sanctions édictées par l'Etat côtier ne pourront cependant comprendre des peines d'emprisonnement.

1.2.2 Les espaces maritimes internationaux

A/ La haute mer

La définition qu'en donne la convention de Montego Bay est résiduelle. La haute mer englobe toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel. **Elle commence donc au-delà de la limite des 200 milles**. Admis dès le XVIIème siècle, le principe de la **liberté de la haute mer** a été réaffirmé par les conventions de 1958 et de 1982. Elle comprend

notamment pour tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, la liberté de navigation, de survol, de poser des câbles et des pipelines sous-marins, de construire des îles artificielles, de la pêche et de la recherche scientifique. Aucun Etat ne peut soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté. L'ordre juridique qui s'y applique est donc celui des autorités de l'Etat dont le navire bat le pavillon. Il s'agit d'une **compétence personnelle, fondée sur la nationalité du navire**, et non territoriale (Cf. leçon n° 2). **La compétence exclusive des autorités du pavillon**, à la fois **normative et opérationnelle**, en vertu de laquelle **seuls des navires de guerre de l'Etat du pavillon peuvent inspecter, arraisonner ou dérouter d'autres navires battant pavillon du même Etat, ne connaît que quelques exceptions très limitées liées à l'exercice de certaines polices spéciales de la haute mer** : répression de la piraterie, de la traite d'esclaves, d'émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer ou, dans certaines conditions définies par des conventions, du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. Il est par ailleurs traditionnellement admis que les navires de l'Etat côtier disposent d'un **droit de poursuite** en haute mer contre un navire étranger lorsque celle-ci a commencé lorsque ce navire se trouvait dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de cet Etat et qu'il a contrevenu à la loi de celui-ci.

Par ailleurs, les conventions internationales se sont multipliées pour réglementer la pêche en haute mer. Elles sont le plus souvent régionales et visent parfois la protection d'espèces particulières (baleine, saumon, thon). Un accord récent (1995) a été conclu à propos des **stocks chevauchants** (c'est-à-dire des ressources halieutiques qui sont à cheval sur la zone économique exclusive et sur la haute mer) sous l'égide de la OAA(Organisation pour l'Alimentation et l'Agriculture des Nations Unies). Il se traduit par une extension non négligeable des compétences de l'Etat côtier et instaure une coopération étroite entre les autorités de ce dernier et celles de l'Etat dont le navire de pêche bat le pavillon.

B/ La Zone

Il s'agit des grands fonds marins internationaux qui commencent au-delà du plateau continental. La convention de Montego Bay proclame la Zone et toutes ses

ressources minérales se trouvant sur les fonds marins ou dans leur sous-sol « **patrimoine commun de l'humanité** ». Si l'appropriation nationale de ces ressources est interdite, la convention instaure un régime d'**appropriation collective** à travers l'**Autorité internationale des fonds marins**, qui agit pour le compte de l'humanité tout entière et qui est investie de tous les droits sur les ressources de la Zone, lesquelles sont **inaliénables**. Il s'agit là d'une des dispositions les plus novatrices mais aussi les plus contestées de la convention de Montego Bay, qui a profondément opposé les pays industrialisés et ceux du Tiers-Monde. La controverse ne portait pas tant sur le principe même du patrimoine commun de l'humanité, accepté par tout le monde, que sur certains aspects du régime en assurant la gestion, jugés par les pays du Nord excessivement coûteux, bureaucratiques et non conformes avec l'économie de marché. **La partie XI de la convention**, **relative à la Zone, devait d'ailleurs être très sensiblement remaniée par l'accord du 29 juillet 1994** qui précéda de quelques mois l'entrée en vigueur de la convention de Montego Bay et reçut une **application provisoire** à compter du 16 novembre 1994, date d'entrée en vigueur de la convention. Bien qu'il se présente comme une convention relative à l'"application" de la partie XI, et que les mots de « modification » ou d'« amendement » ne soient pas employés, afin de ne pas heurter les Etats qui avaient déjà ratifié la convention, cet accord constitue bien sur le fond une révision substantielle de nombreuses dispositions de la partie XI et des annexes III et IV de la convention. **Il est d'ailleurs expressément stipulé que ses dispositions l'emportent sur celles de la convention**.

Dans sa version initiale, l'Autorité était conçue d'une manière très favorable aux vues du Tiers-Monde, soucieux d'avoir l'essentiel du pouvoir de décision dans une institution très forte, dotée de pouvoirs autonomes de réglementation et de gestion. A l'inverse, les pays industrialisés souhaitaient conserver le maximum de liberté pour les activités d'exploration et d'exploitation menées par des opérateurs privés relevant de leur compétence. **Les dispositions les plus dirigistes qui figuraient dans la version de 1982 devaient disparaître en 1994**. **Cette révision a été facilitée par le bouleversement des perspectives de l'exploitation des nodules polymétalliques, lesquelles reposaient sur des hypothèses qui se sont révélées inexactes** (maîtrise rapide des technologies, évolution favorable des coûts, pénurie de minerais exigeant le recours aux

ressources sous-marines) **ainsi que par le changement du climat économique et idéologique aux Nations Unies au début des années 1990** (échec du nouvel ordre économique international, recentrage autour du libéralisme économique, effondrement du bloc socialiste). Par conséquent, si l'accord de 1994 n'a remis en cause ni le concept de patrimoine commun de l'humanité ni l'existence de l'Autorité internationale des fonds marins, il a néanmoins procédé à toute une série d'aménagements en faveur des pays industrialisés. On examinera ci-après les principaux :

- **L'Autorité ne sera constituée que sous une forme réduite** entre la date d'entrée en vigueur de la convention et l'approbation du premier plan de travail relatif à l'exploitation. Ainsi, si l'**Assemblée** (organe plénier), le **Conseil** (**organe restreint de 36 membres**, dans lequel **le poids relatif des pays industrialisés est plus important qu'au sein de l'Assemblée)** et la **Commission juridique et technique** ont été mis en place dès l'entrée en vigueur de la convention, tel n'est pas le cas de la Commission de planification économique et surtout de l'**Entreprise**, organe par l'intermédiaire duquel l'Autorité mènera des activités d'exploration, d'exploitation, de transport et de commercialisation des minéraux tirés de la Zone.
- **Un droit de veto est reconnu au Conseil au profit des pays industrialisés**, ce qui est d'autant plus important qu'il appartiendra à cet organe d'élaborer le futur code minier. En effet, les décisions y seront adoptées soit par consensus, soit **à la majorité des deux tiers à condition de ne pas susciter l'opposition de la majorité au sein de l'une des quatre chambres qui le composent** et qui représentent des groupes d'intérêts. Ainsi, **on mélange au Conseil le « vote par tête » et le « vote par ordre »**. Les **quatre chambres** ainsi constituées sont composées pour les trois premières de **quatre membres** choisis respectivement parmi **les plus gros Etats consommateurs des métaux concernés** (dont la Russie et les Etats-Unis), **les huit plus importants investisseurs dans les grands fonds marins**, **les producteurs terrestres des métaux concernés** et pour la dernière de **six membres** choisis parmi des Etats en développement représentant des intérêts particuliers (Etats à populations nombreuses, sans littoral ou géographiquement désavantagés, insulaires, etc...). A côté des membres des chambres, le Conseil comporte **dix-huit membres élus selon le principe d'une répartition géographique équitable**. Les Etats

industrialisés étant majoritaires dans la première et la seconde chambre, ils bénéficient de ce fait d'un **droit de veto**. Le fait que les décisions de l'Assemblée concernant les questions importantes sont fondées sur les recommandations du Conseil implique que ce dernier est bien **l'organe central de l'Autorité**.

- Il est créé une **Commission des Finances** qui fait des recommandations dont l'Assemblée et le Conseil doivent tenir compte sur toute question ayant des implications administratives et financières. Elle est composée de **quinze membres dont un représentant de chacun des cinq Etats versant les contributions les plus importantes au budget de l'Autorité**, du moins jusqu'à ce que celle-ci dispose de ressources suffisantes provenant de sources autres que les contributions des Etats membres pour faire face à ses dépenses d'administration, ce qui risque de demander pas mal de temps.

- La possibilité pour une **conférence de révision** de réexaminer quinze ans après le démarrage de la première production commerciale les dispositions de la partie XI, moyennant l'adoption d'amendements liant l'ensemble des Etats parties, dès lors qu'ils sont adoptés et ratifiés par une majorité des trois quarts des Etats, a purement et simplement disparu.

- Les modalités du « **système parallèle** » prévues par la convention pour mettre en valeur le patrimoine commun de l'humanité ont été sensiblement assouplies. Il est prévu que les activités d'exploration et d'exploitation pour un secteur déterminé font l'objet de **plans de travail approuvés par l'Autorité** et conférant à leurs titulaires des droits exclusifs sur les ressources qu'ils extraient de ce secteur. Cette approbation revêt la forme d'un **contrat** conclu entre l'Autorité et le demandeur. **Il revient à l'Autorité de désigner la partie qui lui est réservée exclusivement parmi les deux secteurs de valeur commerciale estimative égale que comporte nécessairement toute demande autre que celles présentées par l'Entreprise**. Dans le secteur réservé à l'Autorité, l'Entreprise mène les activités soit seule soit dans le cadre d'entreprises conjointes. Si ce système subsiste, **les charges pesant sur les opérateurs économiques autres que l'Entreprise ont été fort allégées**. Au départ, l'Entreprise était conçue comme une entreprise publique internationale bureaucratisée jouissant de privilèges juridiques, techniques et financiers exorbitants de nature à fausser le jeu de la concurrence. L'accord de 1994, sans supprimer l'Entreprise, vise à assurer une **relative égalité**

entre elle-même et les autres contractants menant des activités dans la Zone et à ne pas faire intervenir de financements étatiques dans des opérations minières ou commerciales. A cet effet, **l'Entreprise ne verra le jour que lorsque l'exploitation des grands fonds marins sera économiquement rentable**, c'est-à-dire en réalité lorsqu'un plan de travail relatif à l'exploitation présenté par une entité autre qu'elle-même sera approuvé par le Conseil. Ainsi établie, l'Entreprise mènera ses premières opérations d'exploitation dans le cadre d'entreprises conjointes. Par ailleurs, et ceci est très important, **les Etats industrialisés parties à la convention ne sont plus tenus de financer les opérations minières de l'Entreprise** (sous forme pour moitié de prêts à long terme sans intérêt et pour moitié d'emprunts garantis par les Etats). Les obligations de cette dernière sont désormais identiques à celles des autres contractants. En outre, si l'Entreprise ne présente pas dans un délai de quinze ans de plan de travail en vue d'activités dans le secteur réservé à l'Autorité, elle perd son droit d'y travailler au profit du contractant qui a remis ce secteur à l'Autorité.

- Les dispositions relatives au **transfert obligatoire des techniques**, qui obligeaient le contractant à mettre à la disposition de l'Entreprise ou des pays en développement en faisant la demande les techniques qu'il utilise pour mener des activités dans la Zone, **ont disparu**. Elles constituaient en effet une atteinte aux droits de propriété intellectuelle et semblaient incompatibles avec les principes de l'économie de marché. Il est désormais simplement prévu une obligation beaucoup plus souple de coopération pesant sur l'Etat qui patronne le contractant détenteur de techniques.

- Les **clauses financières des contrats**, qui imposaient aux contractants trois sortes de frais (droit de 500.000 dollars US lors de la demande d'approbation du plan de travail ; droit annuel fixe d'un million de dollars US à compter de l'entrée en vigueur du contrat jusqu'au démarrage de la production commerciale ; redevance à payer à l'Autorité après le démarrage de cette production) ont été, elles aussi, **fort allégées**, les taux prévus ayant été jugés trop élevés pour un secteur d'activités nouveau et à risque. Ainsi, le droit à payer en cas de demande de permis s'élève désormais respectivement à 250.000 dollars US pour la phase d'exploration et pour celle d'exploitation ; le droit annuel fixe d'un million de dollars à compter de la prise d'effet du contrat est supprimé et l'accord de 1994 se borne à énoncer des principes

généraux s'agissant des droits payables après le démarrage de la production commerciale.

- **Le système de limitation de la production du nickel tiré des fonds marins**, qui était censé protéger les Etats en développement producteurs terrestres des quatre minéraux contenus dans les nodules mais qui en pratique protégeait surtout les Etats industrialisés producteurs de nickel (notamment le Canada) **a disparu** et l'accord de 1994 lui substitue des règles générales inspirées du GATT **interdisant toute discrimination** entre les minéraux extraits de la Zone et ceux provenant d'autres sources, ainsi que les subventions non autorisées par le GATT. Dans le même sens, **le mécanisme de compensation**, destiné à remédier aux effets défavorables causés par l'exploitation des nodules polymétalliques et subis par les Etats en développement dont l'économie dépend des métaux contenus dans ces nodules, **a été sensiblement assoupli** puisque le fonds d'assistance économique au profit de ces Etats ne sera alimenté que par les recettes propres de l'Autorité, provenant d'une éventuelle exploitation menée par l'Entreprise, et non par les contributions des Etats membres.

Bref, **la logique de l'investissement privé l'a emporté sur l'idéologie de redistribution des richesses à l'échelle planétaire**.

En 1997, le Conseil de l'Autorité internationale des fonds marins a confirmé les droits de la France sur un site minier de 75.000 km^2 dans le Pacifique. Cette décision, qui vaut pour quinze ans, clôt plus d'une décennie de négociations internationales entre la France et l'ONU. Les droits sont reconnus à un investisseur pionnier français IFREMER/AFERNOD (Association française pour l'étude et la recherche de nodules).

2 LA PROTECTION DU LITTORAL CONTRE LA POLLUTION DUE AUX NAUFRAGES DE PETROLIERS – LES SUITES DE L'ERIKA ET DU PRESTIGE

A/ Les dispositions de la Convention sur le droit de la mer

- *Prérogatives de l'Etat côtier dans la Zone économique exclusive*

Dans sa zone économique exclusive, l'Etat côtier n'exerce pas sa Souveraineté. Il jouit, aux termes d'article 56 de la Convention sur le Droit de la Mer, de deux types de prérogatives : d'une part des « droits souverains », relatifs seulement à l'exploitation et l'exploration des ressources naturelles de la zone, d'autre part d'une « juridiction » en ce qui concerne notamment la protection et la préservation du milieu marin.

- *Préservation des droits des autres Etats :*

  Les compétences ainsi attribuées à l'Etat côtier doivent être strictement entendues. En effet, le régime juridique applicable à la zone économique exclusive pour ce qui concerne tout domaine autre que ceux limitativement énumérés par l'article 56, est celui de la haute mer. Or celui-ci est gouverné par les principes de la liberté de navigation et de soumission des navires à la juridiction de l'Etat du pavillon.

L'article 56 précise que dans la zone économique exclusive l'Etat côtier exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en tenant dûment compte de ceux des autres Etats et agit d'une manière compatible avec la Convention. L'article 58 précise que, dans la zone économique exclusive, tous les Etats jouissent, dans les conditions prévues par la convention, des libertés de navigation en vigueur dans la haute mer.

- *Réglementation de l'Etat côtier en matière de protection du milieu marin*

  Dans ce contexte la « juridiction » attribuée à l'Etat côtier par l'article 56 de la Convention en matière de protection et de préservation du milieu marin est limitée à l'édiction de règles de droit interne donnant effet à la réglementation internationale applicable à laquelle elles doivent être conformes, ou visant à sanctionner les manquements à cette dernière comme l'indiquent explicitement les dispositions de l'article 211-5 de la Convention. Les Etats côtiers peuvent adopter pour leur Zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées

établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

Au titre des compétences qui lui sont attribuées dans la ZEE en matière de protection et préservation du milieu marin, l'Etat côtier est ainsi en droit d'exiger que les navires présentent des garanties conformes aux normes et pratiques universellement acceptées ou aux règles posées par les grandes Convention internationales (code et standards OMI, Convention Marpol, Convention SOLAS, Règlement AIEA sur le transport de marchandises dangereuses, Conventions de Paris et de Vienne en matière responsabilité en cas d'accident nucléaire…).

Il apparaît dès lors clairement qu'un Etat côtier ne serait pas fondé en droit à réglementer, dans sa ZEE, le passage de navires satisfaisant aux standards internationaux en leur imposant des normes plus sévères que celles prévues par ces derniers. Les seules exceptions prévues par la Convention figurent à l'article 211 relatif à la pollution par les navires. Cet article décrit les conditions dans lesquelles un Etat côtier peut adopter dans les zones placées sous sa juridiction des mesures particulières (dispositifs de séparation du trafic maritime, zones spéciales…) allant au-delà des normes internationales existantes. Cette faculté est toutefois strictement encadrée puisque ces mesures doivent préalablement à leur entrée en vigueur recevoir l'aval de l'OMI et ne peuvent faire l'objet d'aucune mesure unilatérale.

- *les moyens de contrôle en matière de protection du milieu marin*

  Toute réglementation qui serait à bon droit édictée en matière de contrôle de ces garanties, ou la mise en œuvre qui en serait faite, ne saurait en aucune manière avoir pour effet, à peine d'être contraire au droit international, de faire obstacle à l'exercice de la liberté de navigation dans la zone économique exclusive.

  C'est ainsi que l'article 220 de la Convention limite en la matière les interventions de l'Etat côtier à une demande de renseignements lorsqu'il existe des doutes sérieux sur l'existence d'une infraction aux règles et normes internationales, à une inspection en mer lorsque le non respect supposé de ces normes et standards est à l'origine de rejets polluants susceptibles de causer une pollution notable, et à l'immobilisation du navire en cas de preuve manifeste de non respect des standards ayant entraîné une pollution notable.

Le caractère nécessairement limitatif, s'agissant d'aménagements à une liberté fondamentale, de l'énumération des actions auxquelles l'Etat côtier est ainsi susceptible de recourir explique que, dans la pratique, la vérification de la conformité des navires aux standards internationaux est effectuée lors des escales dans les ports.

B/ Compatibilité des mesures annoncées avec la Convention sur le droit de la mer

Vouloir soumettre à une obligation de signalement, dans la zone économique exclusive, des navires étrangers, entendre les y inspecter et y limiter leur accès en fonction de critères définis nationalement et allant au-delà de ceux définis au niveau international, soulèvent manifestement des difficultés de compatibilité avec les dispositions précitées de la Convention:

- obligation de signalement certes une telle obligation existe déjà, en Manche, et porte sur tous les navires se présentant à l'entrée (Pas de Calais, Ouessant, Casquet) des dispositifs de séparation du trafic qui y ont été créés;
  cette mesure a été mise en place avec l'accord de l' OMI et relève, ce faisant, de la réglementation internationale que l' Etat côtier met en oeuvre dans sa zone économique exclusive aux termes de l' article 211-5; elle ne vaut que pour les points de passage désignés; pour être juridiquement fondée, l'instauration d'une obligation de signalement à l'entrée de la zone économique exclusive devrait être soumise à la même procédure.

- inspection à la mer lorsque les informations transmises en vertu de l'obligation de signalement (pavillon historique du navire nature exacte de la cargaison, identité de l'ensemble des opérateurs concernés par l'opération commerciale) ne permettent par de lever le doute sur le danger_ représenté par le navire au regard des standards édictés nationalement :
  l'article 220-5 de la Convention sur le Droit de la Mer ne prévoit la possibilité de telles inspections que dans l'hypothèse où l' Etat côtier a de sérieuses raisons de penser que la navire à commis une infraction à la réglementation internationale applicable et que cette infraction à entraîné des rej e~ ts polluants importants

- refus d'accès de la zone économique exclusive à certains navires le refus d'accès à la zone économique exclusive ne figure pas au nombre des possibilités offertes par la Convention (article 220: demande renseignements, inspection, immobilisation) à l' Etat côtier dans le cadre de ses compétences en matière de préservation du milieu marin. Ces possibilités, qui limitent le principe fondamental de liberté de la navigation doivent être strictement et limitativement entendues et excluent donc toute mesure de refoulement, dont le but (écarter un pollueur potentiel) apparaît par ailleurs étranger à celui poursuivi par la Convention (prévenir et lutter contre la pollution).

- critères d'exclusion (pétroliers chargés de fuel lourd ou de $oudron de plus de 15 ans d'âge, simple-coque dépourvus de certains dispositifs techniques): l'OMI a adopté à la suite du naufrage de l'Erika des dispositions prévoyant un régime renforcé d'inspection à partir de 2003 pour les pétroliers simple-coque et une disparition de ce type de navires en 2015. Telle est, en ce qui concerne spécifiquement les pétroliers simple-coque, la seule réglementation, au sens des articles 211-5 et 220 de la Convention, dont l'Etat côtier peut être amené à vérifier le respect par les navires transitant par sa zone économique exclusive.

C/ Les mesures adoptées dans cadre de l'UE

Paquet Erika I

Ce paquet est entré en vigueur le 22 juillet 2003.

- Contrôle par l'Etat du port

Il est constitué d'une première directive, adoptée le 19 décembre 2001, qui renforce le contrôle par l'Etat du port dans l'Union européenne. En effet, afin de pallier l'insuffisance des contrôles effectués par l'Etat du pavillon sur leurs navires, les États côtiers: ont voulu, par cette mesure, pouvoir inspecter les navires faisant escales dans leurs ports. 1 se sont fondés, en tant que base juridique, sur le principe de droit maritime selon lequel le navires de commerce étrangers sont soumis à juridiction de tout Etat côtier lorsqu'ils se trouvent dans ses eaux territoriales et dans ses ports

Une telle prérogative préexistait, au niveau communautaire, dans le cadre du Mémorandum de Paris de 1982. Mais, cette directive a permis de rendre uniforme et obligatoire, pour tous les États membres, le régime des inspections. Elle prévoit, ainsi, l'obligation pour les État= membres d'inspecter certaines catégories de navires présentant des risques importants. Ces navires devront être soumis à une vérification renforcée d'une série d'éléments vitaux.

Cette directive impose, également, aux États concernés de refuser l'accès à leurs ports des navires ayant été immobilisé dans un port à deux reprises, au cours des deux année précédentes, pour mauvaises conditions et battant pavillon de complaisance. A cet effet, la Commission européenne publie une liste noire servant de base pour les États.

- Mesures relatives aux sociétés de classification

Une seconde directive (2001/105/CE) vise à encadrer plus rigoureusement les activités des sociétés de classification. Ce point paraissait indispensable du fait que ces sociétés étaient les seules à pouvoir contrôler véritablement l'état de structure des navires, lors de leurs visites régulières. Cette directive, modifiant la précédente du 22 novembre 1994 relative aux sociétés de classification, institue ainsi un cadre plus contraignant et davantage harmonisé.

Ce texte complète le système communautaire existant d'agrément de ces sociétés, en introduisant une **procédure de suspension et de retrait de l'agrément par**

la Commission, si celle-ci constate que les sociétés ne respectent pas les règles communautaires en vigueur. S'additionne à cela, l'obligation pour les organismes agréés de répondre à des critères qualitatifs plus stricts sur certains points.

De plus, la directive procède à l'harmonisation des conditions de la responsabilité financière de la société agréée. Ainsi, la responsabilité d'une telle société sera illimitée en cas d'omission volontaire ou de négligence grave et des plafonds de responsabilité son fixés selon la gravité de l'action fautive par négligence de la société.

- Calendrier d'élimination des navires à simple coque

Un règlement du 18 février 2002 a, également, instauré la mise en place d'un calendrier spécifique d'élimination des navires à simple coque entrant dans les ports des États membres de l'Union européenne ou battant pavillon de ces mêmes États. Le règlement, directement applicable, a établit un calendrier accéléré de retrait, selon les différentes catégories de navires, s'imposant aux États membres et correspondant aux dernières évolutions de la réglementation de l'OMI.

A titre d'exemple, le texte impose des limites d'âge comprises entre 26 et 30 ans pour les pétroliers à simple coque en fonction de leur catégorie et de leur année de construction.

• **Paquet Frika II**

Un second train de dispositions a été voté en vue d'apporter des réponses de plus long terme aux insuffisances constatées, appelés paquet Erika II. Ce paquet, davantage axée sur une action à long terme, se compose de plusieurs dispositions.

- Suivi du trafic maritime

Une directive (2002/59/CE), en date du 27 juin 2002, a été adopté pour renforcer la surveillance du trafic dans les eaux européennes et la problématique des lieux de refuge.

Tout d'abord, elle impose **une obligation de signalement** à tout navire faisant route vers un port d'un État membre. Le signalement doit être effectué au moins vingt quatre heures à l'avance. Ensuite, conformément à une norme adoptée par l'OMI en 2000, tout navire faisant escale dans un port européen doit être **équipé d'un transpondeur (système AIS).** Un calendrier a été fixé de façon précise pour l'introduction de ce système s'échelonnant jusqu'au l' juillet 2007. Ces systèmes AIS doivent permettre d'améliorer l'identification et le suivi des navires le long des côtes européennes.
La directive prévoit aussi la mise en place d'un système enregistreur de données (VDR) sur tous les navires, constituant une sorte de boîte noire construit sur le modèle des avions. Un calendrier détermine les dates limites d'équipement des navires, en fonction des différents catégories, et s'étend jusqu'au l' janvier 2008.

- Agence européenne de sécurité maritime (AESM)

Un règlement du 27 juin 2002 a créé, dans le cadre du renforcement de la coordination de l'action des États membres, l'Agence européenne de sécurité maritime, avec une double fonction.

Tout d'abord, au titre de sa mission de conseil et d'expertise, elle doit fournir à la Commission des avis scientifiques et techniques en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution, afin de l'assister dans l'élaboration de la législation, le contrôle de sa mise en oeuvre, et dans l'évaluation de l'efficacité des mesures en vigueur.

De même, l'Agence , au titre de sa mission de contrôle, doit contribuer au renforcement du régime d'inspection par l'Etat du port et au contrôle des sociétés de classification reconnues au niveau européen. II est également prévu que les représentants de l'Agence effectuent des inspections dans les Etats membres pour s'assurer du bon fonctionnement du système communautaire. Bien que, l'Agence, soit un organisme autonome placé sous l'autorité de la Commission, elle doit travailler en étroite, collaboration avec les Etats membres. Elle est provisoirement installée à Bruxelles depuis décembre 2002.

D/ Les mesures adoptées dans un cadre multilatéral

Retrait des pétroliers à simple coque

L'O.M.I a, tout d'abord, adopté, par le biais de la résolution du 27 avril 2001, un plan de retrait progressif des pétroliers à simple coque. Ainsi, le calendrier, adopté après la catastrophe de l'Erika sous la forme d'une révision de la règle 13G de l'annexe I de MARPOL 73/78, établi pour accélérer l'abandon progressif des navires à simple coque, est entré en vigueur le 1er septembre 2002. Dans le même temps est entré en vigueur le **système d'évaluation de l'état du navire (CAS)**, qui constitue une procédure d'inspection renforcée spécialement élaborée pour détecter les faiblesses structurelles des pétroliers à simple coque.

Ainsi cette évaluation doit se faire tous les deux ans et demi par l'Etat du pavillon, et effectué, en pratique, par la société de classification agissant par délégation. Elle doit permettre la vérification de l'intégralité structurelle du pétrolier et à évaluer la qualité des travaux d'entretien qui ont été faits sur ces pétroliers. Une base de données a été créée pour permettre de regrouper les informations relatives aux déclarations de conformité pour les pétroliers qui ont satisfait aux exigences du système d'évaluation.

Calendrier des retraits des pétroliers à simple coque

<table>
<tr><th></th><th>Ancienne réglementation</th><th>Nouvelle réglementation</th></tr>
<tr><td>Catégorie 1[1] : Pétroliers à simple coque, taille « MARPOL », sans citerne protectrice</td><td>2007/2012</td><td>2007</td></tr>
<tr><td>Catégorie 2[2] : Pétroliers à simple coque, taille « MARPOL », avec protection partielle de la zone des citernes de cargaison</td><td>2026</td><td rowspan="2">2015</td></tr>
<tr><td>Catégorie 3[3] : Pétroliers à simple coque au-dessous de la taille « MARPOL » (moins de 20 000 tpl)</td><td>Aucune échéance</td></tr>
</table>

Ces dispositions pourraient connaître des modifications car des discussions ont été engagées à l'OMI afin d'accélérer le retrait des navires à simple coque, et pour que le système d'évaluation du navire soit appliqué, à partir de 2005, à tous les pétroliers qui ont plus de 15 ans, y compris aux bâtiments de moins de 20 000 tonnes.

Sécurisation des vraquiers

L'OMI a également adopté des mesures pour sécuriser les vraquiers en modifiant le chapitre XII de la Convention SOLAS en décembre 2002. De nouvelles dispositions ont été introduites sur l'installation de systèmes d'alerte de niveau élevé et de système de surveillance des niveaux sur tous les vraquiers avant le 1er juillet 2004, et cela indépendamment de la date de construction. Ainsi, les nouveaux navires, depuis le 1er juillet 2002, ont l'obligation de disposer à bord de système et matériels de navigation.

En outre, du fait des amendements adoptés à la Conférence SOLAS, les pétroliers et les navires de moins de 50 000 tonnes brutes, autres que les bateaux de transport de passagers, devront obligatoirement être équipés d'un système d'identification automatique, au plus tard le 31 décembre 2004.

[1] Ils ont été généralement construits avant 1982, et ce sont les plus anciens et ceux qui présentent le plus de risques

[2] Ce sont les pétroliers de même taille que ceux de catégorie 1, mais ils sont équipés de citerne à ballast séparé dans des localisations défensives 5SBT/PL). Généralement construits entre 1982 et 1996.

[3] Elle comprend les pétroliers à simple coque de taille inférieure aux limites des catégories 1 et 2

Amélioration des conditions de travail

L'OMI a également entrepris un travail d 'amélioration des conditions de travail des équipages et protection des gens de mer, en collaboration avec l'Organisation Internationale du Travail (OIT) pour ce qui concerne, notamment, les normes de formation et de délivrance des brevets des gens de mer, dans le cadre de la Convention STCW de 1995

E/ Le dispositif d'indemnisation international

Augmentation du plafond du fonds d'investissement du FIPOL

Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a pour mission de verser de verser des indemnités aux victimes de dommages dus à une pollution par des hydrocarbures, qui ne sont pas indemnisés en vertu de la convention de 1992 sur la responsabilité civile dans un nombre de cas limitatifs. Ces indemnités payables par le Fonds de 1992, pour un événement donné, sont limitées à un montant de 135 millions de DTS.

Pour pallier l'insuffisance de ce plafond en cas de marée noire majeure, il a été décidé une majoration de 50,37% du plafond pour le porter à 203 millions de DTS (soit 250 millions d'euros) à compter du 1er novembre 2003. Cette majoration ne peut toutefois s'appliquer qu'aux sinistres survenus après cette date.

Lors de la dernière conférence diplomatique du FIPOL du 12 au 16 mai 2003, ce dernier a annoncé la création d'un fonds complémentaire permettant d'augmenter substantiellement le plafond d'indemnisation jusqu'à plus de 900 millions d'euros. Cela doit conduire à une augmentation significative de l'indemnisation maximale pour un sinistre. Ainsi, il a été décidé de porter à 750 millions de DTS, soit près de 920 millions d'euros, le plafond d'indemnisation (cumul de l'indemnisation en vertu du protocole de 1992 et du protocole complémentaire de 2003) pour un évènement déterminé.

Cas particulier du *Prestige*

Le comité exécutif du FIPOL a également décidé, le 7 mai 2003, de limiter pour l'instant l'indemnisation à 15% du préjudice subi par chaque demandeur au titre des dommages causés à la suite du naufrage du Prestige, alors que 50% avaient été obtenus pour l'Erika.

Cela résulte en particulier de l'imprécision des données relatives aux préjudices réels, étant entendu que la pollution des côtes se poursuit et atteint même de nouveaux Etats (Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas) et que le bilan des préjudices liés aux activités touristiques, ainsi que le coût de traitement de l'épave, ne seront connus qu'en 2004.

F/ La création d'une zone maritime particulièrement vulnérable

Confrontés au caractère répétitif de ces sinistres majeurs et à l'inadéquation de la réglementation internationale en vigueur pour les prévenir, trois des Etats les plus directement et fréquemment touchés ont, de concert, adopté des mesures leur permettant de contrôler et éventuellement d'écarter de leur zone économique exclusive les navires que leurs caractéristiques techniques et leur cargaison désignaient comme présentant un risque certain de pollution du milieu marin et des côtes. Ces mesures ont été prises dans le cadre d'une **approche de précaution,** dans l'attente de l'adoption accélérée d'une réglementation internationale appropriée.

C'est dans ce contexte et pour ces raisons qu'il est envisagé de présentera à l' OMI une demande en vue de doter les espaces concernés d'un statut dérogatoire en les érigeant en « Zone Particulièrement Vulnérable » (ZPV), par application de l'article 211§6 de la Convention sur le Droit de la Mer, comme cela a été le cas pour la Grande Barrière de corail australienne en *1990,* l'archipel cubain de Sabana-Camaguey en *1997,* l'île colombienne de Malpelo et les abords des Keys au large de la Floride en avril 2002, et la mer de Wadden (Allemagne, Danemark et Pays-Bas) en octobre de la même année.

Cet article prévoit en effet que « (...)lorsque *les règles et normes internationales visées au paragraphe l' ne permettent pas de faire face d'une manière adéquate à des situations particulières et qu'un Etat côtier est raisonnablement fondé à considérer qu'une Zone particulière et clairement définie de sa Zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires (..), cet Etat peut (..) adresser à cette organisation une communication concernant la Zone considérée (..). Si l'organisation décide qu'il en est ainsi, l'Etat côtier peut adopter pour cette Zone des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux Zones spéciales. »*

Le processus de création de telles zones fait l'objet de directives de la part de l' OMI; les procédures à suivre sont regroupées dans l' annexe 2 de la Résolution de l'Assemblée *A.927* (22) du 15 janvier 2002.

1.La zone qu'il est envisagé de créer remplit toutes les conditions posées par ces directives aux termes desquelles :

A/ La demande doit être soumise sur la base de critères écologiques, socio-économiques et culturels, ou scientifiques et éducatifs, et doit satisfaire à l'un au moins de ces critères.

1 ce paragraphe dispose que: « Les Dais, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires (...) ».

La zone concernée remplit à l'évidence les conditions d'ordre socio-économique et culturel posées à la section *4* de la Résolution : en effet, « elle *revêt une importance particulière pour l'utilisation des ressources marines biologiques » (§4.4.12), « elle présente un intérêt particulier pour les loisirs et le tourisme » (§4.4.13)* et « elle *joue un rôle particulièrement important pour les moyens traditionnels de subsistance de la population locale » (§4.4.14).*

Il n'est par ailleurs pas exclu que des études scientifiques puissent au surplus démontrer que cette zone satisfait également aux critères d'ordre écologique (habitat important, productivité élevée, zone de frai et de reproduction, vulnérabilité...) énoncés aux § 4*.4.1. à 4.4.11.* ainsi qu'à ceux d'ordre scientifique.

B/ La demande doit au surplus porter sur une zone exposée à des risques causés par les activités des transports maritimes internationaux.

La zone concernée répond aux exigences fixées en la matière par les directives tant en ce qui concerne les caractéristiques du trafic (§5.1.1. et s.: types d'activité maritime, types de navires, volume et concentration du trafic, substances nuisibles transportées), que les facteurs naturels (§ 5.1.5 à 7: courants de marées, conditions météo...). Pour étayer ces éléments et justifier les mesures de protection demandées (voir ci-dessous), un historique des échouements et de leurs conséquences pourra sans difficulté être fourni, comme le recommandent les directives (§5.2).

2. Dès lors une délimitation de la zone et des mesures de protection associées à sa création est, conformément aux directives, proposées à l' OMI :

A/ Il est envisagé de demander la création d'une zone particulièrement vulnérable couvrant la Manche et ses abords ainsi que certaines parties des zones économiques exclusives situées au large des côtes françaises, espagnoles et portugaises, sans que pour cela une délimitation précise ait été à ce stade arrêtée;

B/ Les mesures de protection associées à cette ZPV consisteraient à:

- Désigner des zones tampons et des zones à éviter pour certaines types de navires (pétroliers simple-coque) en fonction de leur âge (plus de 15 ans d'âge) et de leur cargaison (fiouls lourds et bitumes);

- Instaurer des systèmes de signalement et de gestion du trafic pour les autres navires transportant des matières dangereuses et renforcer les sytèmes existants;

- Prévoir des mesures de pilotage obligatoire pour certains types de navires.